Transmission Automatique Allison

Manuel du Conducteur

Detroit Diesel Allison

AT 540
MT 640
MT 650
HT 740
HT 750

SA 1334 1272-F 2ème Édition IMPRIMÉ EN FRANCE T.T.C.J. BLAISOT 95290 L'ISLE-ADAM

présentation de la

Transmission Automatique Allison

Série
AT
500

Série
MT
600

Série
HT
700

La transmission AUTOMATIQUE ALLISON est particulièrement intéressante pour les conducteurs obligés d'effectuer des arrêts fréquents ou contraints à emprunter des parcours imposant de nombreux changements de vitesses.

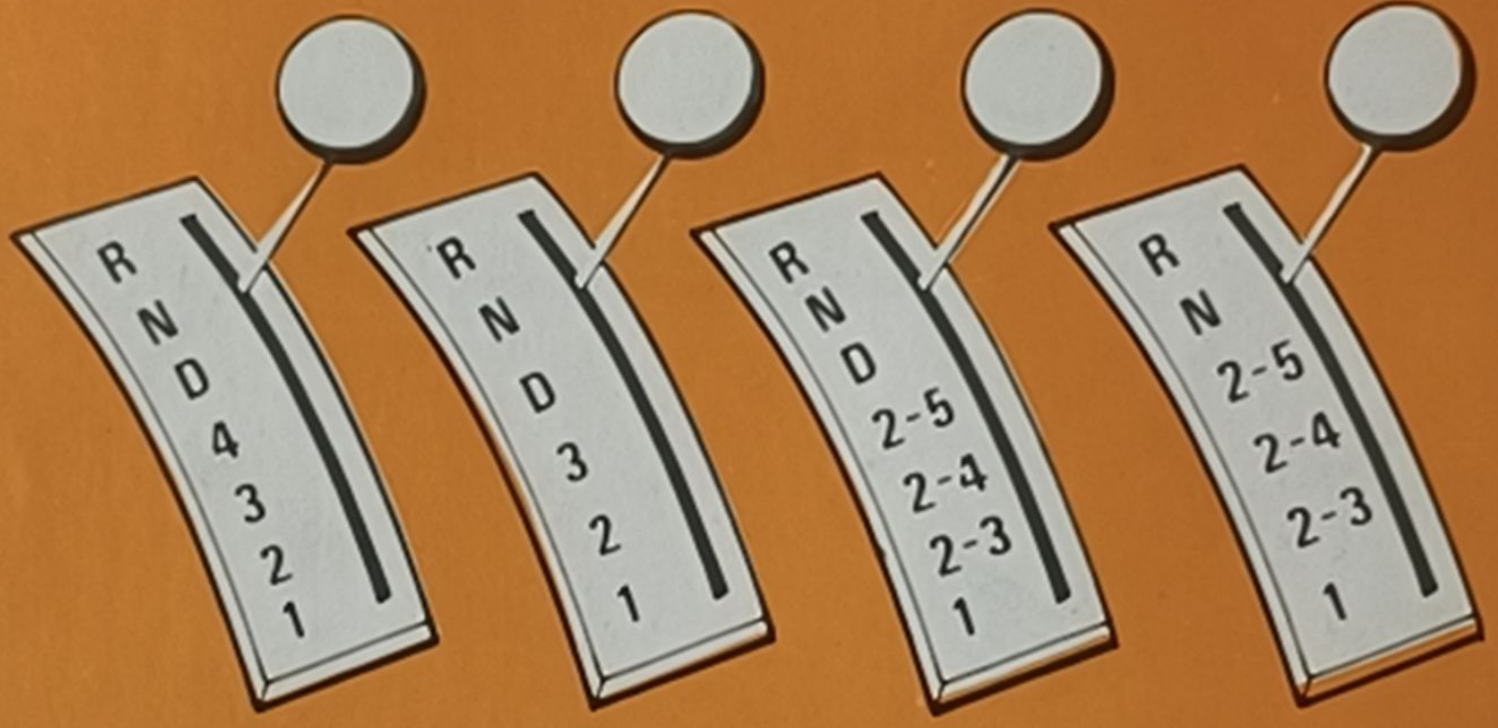
Avec une transmission automatique, la conduite devient plus facile, moins dangereuse et plus efficace.

La transmission AUTOMATIQUE ALLISON met le *conducteur* à l'aise : il lui suffit de sélectionner la gamme de vitesses désirée et d'accélérer, la transmission fait le reste.

Ces transmissions AUTOMATIQUES sont robustes et conçues pour assurer sans défaillance un service prolongé. Si vous prenez pour la première fois le volant d'un véhicule équipé d'une transmission AUTOMATIQUE ALLISON, vous trouverez dans ce livret les quelques renseignements qui vous sont nécessaires avant de prendre la route. Ces renseignements vous seront utiles, non seulement pour faciliter votre tâche de conducteur, mais aussi pour tirer le meilleur parti de votre véhicule à transmission ALLISON.

LE SÉLECTEUR

Il existe divers types de transmissions et le sélecteur peut comporter des indications conformes aux souhaits du constructeur du véhicule.



Les dispositions de gammes illustrées ci-dessus sont les plus courantes mais d'autres indications peuvent figurer sur le sélecteur. Il est également possible de placer la première (1) en haut du sélecteur et la marche arrière (R) en bas. Le sélecteur indique, grâce à des lettres et des chiffres, la gamme de vitesses disponibles dans les positions correspondantes du levier. Pour tirer le *meilleur parti* de la transmission, utiliser la *gamme adaptée* aux conditions *d'utilisation du véhicule.*

La gamme des vitesses utilisées est fonction de la position du sélecteur. On trouvera à la page suivante les diverses positions du sélecteur ainsi que la gamme des vitesses disponibles dans chaque position.

TRANSMISSION AUTOMATIQUE ALLISON

AT 540	MT 640	MT 650	HT 740	HT 750 CRD	HT 750 DRD
Marche AR	Marche AR	Marche AR	Marche AR	Marche AR	Marche AR
Point mort	Point mort	Point mort	Point mort	Point mort	Point mort
1-4	1-4	2-5	1-4	1-5	2-5
1-3	1-3	2-4	1-3	1-4	2-4
1-2	1-2	2-3	1-2	1-3	2-3
1	1	1	1	1-2	2
–	–	–	–	1	1

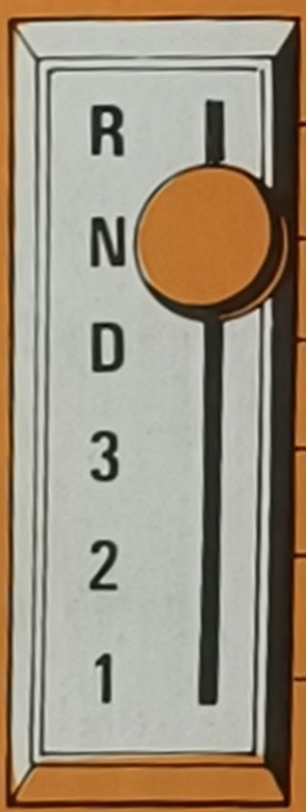
Si votre véhicule est équipé d'une TRANSMISSION AUTOMATIQUE ALLISON, plus besoin de « monter » ou « descendre » les vitesses à un moment précis qui est fonction du profil de la route et des conditions de circulation.

Tout cela, la transmission AUTOMATIQUE ALLISON le fait, et le fait seule.

Malgré tout, vous devez connaître les gammes de vitesses dont vous disposez pour mieux exploiter votre véhicule, pour faciliter encore plus votre tâche de conducteur.

AT 540 – MT 640 – HT 740

POSITIONS DU SÉLECTEUR



(R) Choisir cette position du sélecteur pour faire reculer le véhicule. Si le véhicule se déplace vers l'avant, attendre l'arrêt complet avant d'engager la marche arrière ; inversement, si le véhicule se déplace en marche arrière, attendre l'arrêt complet avant d'engager la marche avant. Lorsque le sélecteur est en marche arrière, un témoin s'allume. Il n'existe qu'un rapport de réduction en marche arrière ; ce rapport permet de bénéficier d'un effort de traction exceptionnel.

(N) Amener le sélecteur dans cette position avant de démarrer le moteur. Si le moteur démarre lorsque le sélecteur est dans une autre position, c'est que le contacteur de sécurité est défectueux. Amener également le sélecteur dans cette position en cas d'utilisation de la prise de force à l'arrêt (si le véhicule en comporte une). Si vous quittez le volant, moteur en marche, serrer le frein de parcage.

(D) Choisir cette gamme dans toutes les conditions normales d'utilisation. Le démarrage s'effectue en 1ère et tout en accélérant, la transmission assure d'elle-même le passage dans les 2ème, 3ème et 4ème rapports. Lorsque le véhicule ralentit, la transmission rétrograde d'elle-même dans le rapport idéal.

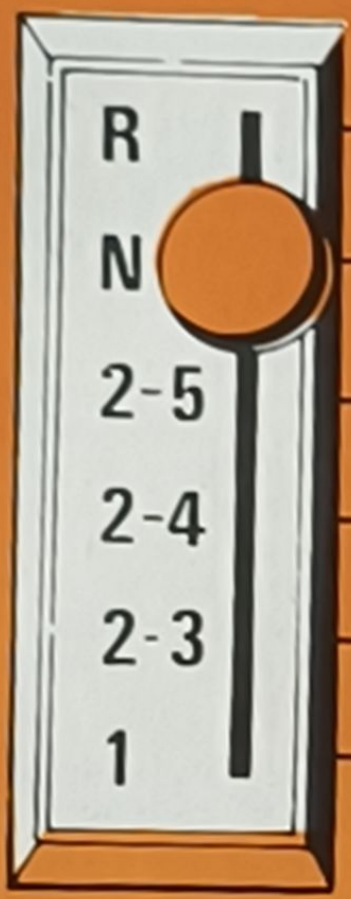
(3 et 2) Dans certains cas, lorsque le profil de la route, la charge transportée ou la densité de la circulation l'exigent, il est nécessaire de limiter les changements de rapports de la transmission à la gamme basse. Lorsque le sélecteur est dans cette position, le frein moteur disponible est plus important (plus la vitesse choisie est basse, plus le frein moteur est important).

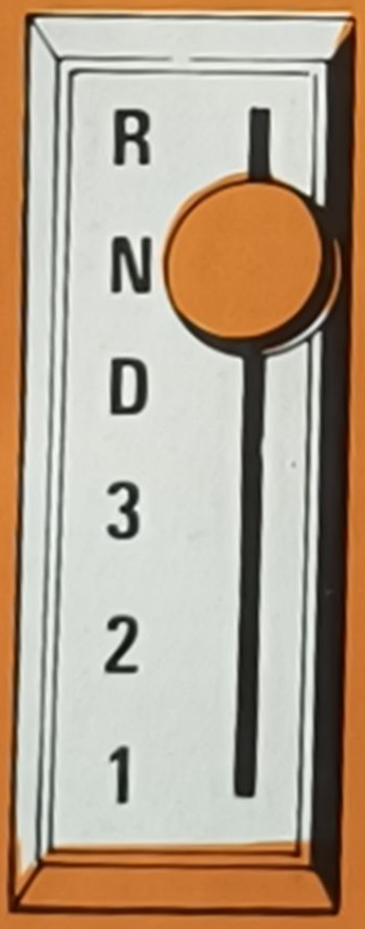
(1) Il s'agit là du premier rapport – utilisez le uniquement pour sortir le véhicule de passages boueux ou enneigés ou pour l'ascension de pentes importantes. Lorsque le sélecteur est dans cette position, on bénéficie du frein moteur maximum.

Dans les vitesses basses (1, 2 et 3) la transmission n'assure pas le passage dans le rapport supérieur, sauf si le régime normal de régulation du moteur se trouve dépassé. Sur les véhicules équipés d'une transmission MT 640, l'engagement du rapport supérieur intervient un peu avant le régime maximum car cette transmission est calibrée pour un régime de coupure moteur de 3400-3600 tr/mn.

MT 650

POSITIONS DU SÉLECTEUR





(R) Choisir cette position du sélecteur pour faire reculer le véhicule. Si le véhicule se déplace vers l'avant, attendre l'arrêt complet avant d'engager la marche arrière ; inversement, si le véhicule se déplace en marche arrière, attendre l'arrêt complet avant d'engager la marche avant. Lorsque le sélecteur est en marche arrière, un témoin s'allume. Il n'existe qu'un rapport de réduction en marche arrière.

(N) Amener le sélecteur dans cette position avant de démarrer le moteur. Si le moteur démarre lorsque le sélecteur est dans une autre position, c'est que le contacteur de sécurité est défectueux. Amener également le sélecteur dans cette position en cas d'utilisation de la prise de force à l'arrêt (si le véhicule en comporte une). Si vous quittez le volant, moteur en marche, serrer le frein de parcage.

(2-5) ou (D) Choisir cette gamme dans toutes les conditions normales d'utilisation. Le démarrage s'effectue en 2ème et tout en accélérant la transmission assure d'elle-même le passage dans les 3ème, 4ème et 5ème rapports. Lorsque le véhicule ralentit, la transmission rétrograde d'elle-même dans le rapport idéal.

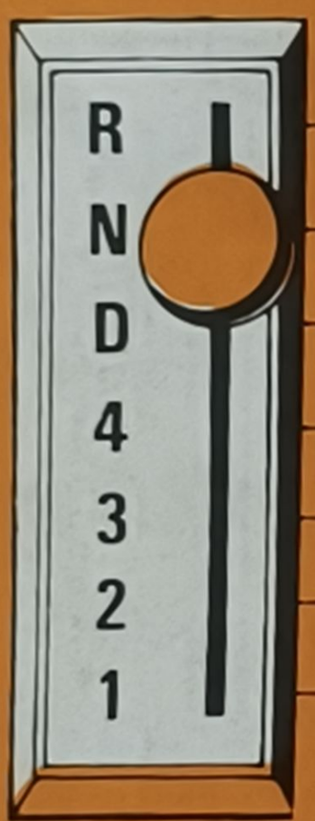
(2-4 et 2-3) ou (3 et 2) Dans certains cas, lorsque le profil de la route, la charge transportée ou la densité de la circulation l'exigent, il est nécessaire de limiter les changements de rapports de la transmission à la gamme basse. Lorsque le sélecteur est dans cette position, le frein moteur disponible est plus important (plus la vitesse choisie est basse, plus le frein moteur est important).

(1) Il s'agit là de la vitesse rampante — utilisez la uniquement pour sortir le véhicule de passages boueux ou enneigés. Lorsque le sélecteur est dans cette position, on bénéficie d'un effort de traction maximum.

Dans les vitesses basses, (1, 2-3 et 2-4) la transmission n'assure pas le passage dans le rapport supérieur sauf si le régime normal de régulation du moteur se trouve dépassé. Sur les véhicules équipés d'une transmission MT 650, l'engagement du rapport supérieur intervient un peu avant le régime maximum car cette transmission est calibrée (pour un régime de coupure moteur de 3400-3600 tr/mn).

HT 750 CRD

POSITIONS DU SÉLECTEUR



(R) Choisir cette position du sélecteur pour faire reculer le véhicule. Si le véhicule se déplace vers l'avant, attendre l'arrêt complet avant d'engager la marche arrière ; inversement, si le véhicule se déplace en marche arrière, attendre l'arrêt complet avant d'engager la marche avant. Lorsque le sélecteur est en marche arrière, un témoin s'allume. Il n'existe qu'un rapport de réduction en marche arrière ; ce rapport permet de bénéficier d'un effort de traction exceptionnel.

(N) Amener le sélecteur dans cette position avant de démarrer le moteur. Si le moteur démarre lorsque le sélecteur est dans une autre position, c'est que le contacteur de sécurité est défectueux. Amener également le sélecteur dans cette position en cas d'utilisation de la prise de force à l'arrêt (si le véhicule en comporte une). Si vous quittez le volant, moteur en marche, serrer le frein de parcage.

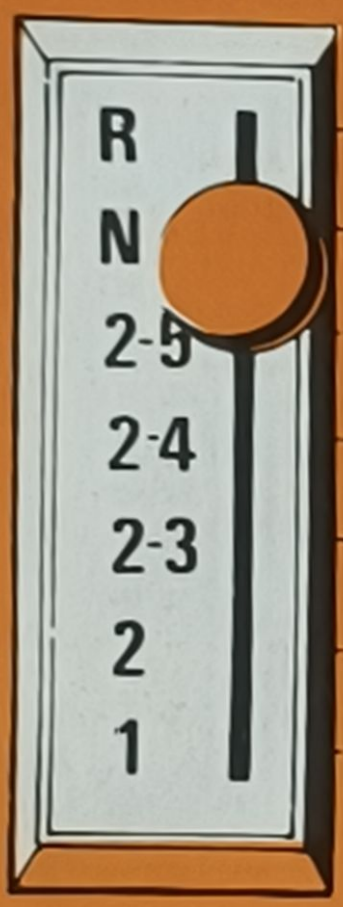
(D) Choisir cette gamme dans toutes les conditions normales d'utilisation. Le démarrage s'effectue en 1ère et tout en accélérant, la transmission assure d'elle-même le passage dans les 2ème, 3ème, 4ème et 5ème rapports. Lorsque le véhicule ralentit, la transmission rétrograde d'elle-même dans le rapport idéal.

(4,3 et 2) Dans certains cas, lorsque le profil de la route, la charge transportée ou la densité de la circulation l'exigent, il est nécessaire de limiter les changements de rapports de la transmission à la gamme basse. Lorsque le sélecteur est dans cette position, le frein moteur disponible est plus important (plus la vitesse choisie est basse, plus le frein moteur est important).

(1) Il s'agit là du premier rapport — utilisez le uniquement pour sortir le véhicule de passages boueux ou enneigés ou pour l'ascension de pentes importantes. Lorsque le sélecteur est dans cette position, on bénéficie du frein moteur maximum.

Dans les vitesses basses (1, 2, 3 et 4), la transmission n'assure pas le passage dans le rapport supérieur sauf si le régime normal de régulation du moteur se trouve dépassé.

HT 750 DRD
POSITIONS DU SÉLECTEUR



(R) Choisir cette position du sélecteur pour faire reculer le véhicule. Si le véhicule se déplace vers l'avant, attendre l'arrêt complet avant d'engager la marche arrière ; inversement, si le véhicule se déplace en marche arrière, attendre l'arrêt complet avant d'engager la marche avant. Lorsque le sélecteur est en marche arrière, un témoin s'allume. Il n'existe qu'un rapport de réduction en marche arrière.

(N) Amener le sélecteur dans cette position avant de démarrer le moteur. Si le moteur démarre lorsque le sélecteur est dans une autre position, c'est que le contacteur de sécurité est défectueux. Amener également le sélecteur dans cette position en cas d'utilisation de la prise de force à l'arrêt (si le véhicule en comporte une). Si vous quittez le volant, moteur en marche, serrer le frein de parcage.

(2-5) Choisir cette gamme dans toutes les conditions normales d'utilisation. Le démarrage s'effectue en 2ème, et tout en accélérant, la transmission assure d'elle-même le passage dans les 3ème, 4ème et 5ème rapports. Lorsque le véhicule ralentit, la transmission rétrograde d'elle-même dans le rapport idéal de la gamme choisie.

(2-4), (2-3) Dans certains cas, lorsque le profil de la route, la charge transportée ou la densité de la circulation l'exigent, il est nécessaire de limiter les changements de rapports de la transmission à la gamme basse. Lorsque le sélecteur est dans cette position, le frein moteur disponible est plus important (plus la vitesse choisie est basse, plus le frein moteur est important).

(2) Il s'agit là du premier rapport — utilisez le uniquement pour sortir le véhicule de passages boueux ou enneigés ou pour l'ascension de pentes importantes. Lorsque le sélecteur est dans cette position on bénéficie du frein moteur maximum.

(1) Vitesse rampante : engager cette vitesse en utilisation tous terrains. Il n'y a pas d'engagement du rapport supérieur lorsque le sélecteur est dans cette position. Ce rapport permet de disposer d'un effort de traction maximum.

Dans les vitesses basses (2, 2-3 et 2-4), la transmission n'assure pas le passage dans le rapport supérieur sauf si le régime normal de réduction du moteur se trouve dépassé.

EMBRAYAGE DE BLOCAGE DU CONVERTISSEUR DE COUPLE

Les transmissions suivantes comportent toutes un embrayage de blocage de convertisseur de couple qui fonctionne dans les gammes mentionnées ci-dessous :

Modèle	Gamme de fonctionnement de l'embrayage de blocage (lock-up)
MT 640	3ème et 4ème
MT 650	4ème et 5ème
HT 740	Toutes les gammes avant
HT 750 CRD	Toutes les gammes avant
HT 750 DRD	3ème, 4ème et 5ème

Cet embrayage de blocage est mis en œuvre automatiquement ; le débrayage s'effectue également automatiquement. Cette fonction est entièrement différente d'un changement de gamme. Si vous y prêtez attention, vous pourrez sentir le moment où l'embrayage de blocage intervient. La mise en œuvre de l'embrayage de blocage assure une liaison directe entre l'embrayage et la transmission. L'embrayage de blocage est débrayé automatiquement lorsque la vitesse du véhicule ralentit. Dès lors, le convertisseur de couple intervient de nouveau dans la transmission du mouvement entre le moteur et les routes motrices.

CONSEILS DE CONDUITE

UTILISATION DE L'ACCÉLÉRATEUR

La sélection automatique des rapports est fonction du poids qui s'exerce sur la pédale d'accélérateur. Lorsque la pédale est enfoncée à fond contre la butée de plancher, la transmission engage automatiquement le rapport supérieur le plus proche de la vitesse de régulation du moteur. Lorsque la pédale d'accélérateur est partiellement enfoncée, la sélection du rapport supérieur intervient lorsque le régime est moins élevé que précédemment. La sélection des rapports s'effectue par l'intermédiaire d'une came et d'un câble reliés à l'accélérateur ou à l'aide de la dépression qui règne dans le collecteur d'admission du moteur. Ces deux méthodes de commande assurent une sélection précise des rapports et permettent d'obtenir des performances optimales.

COMMENT RÉTROGRADER

Il est possible de « monter » les rapports ou de les « descendre » même à plein gaz, mais bien que la « montée » des rapports puisse se faire quelle que soit la vitesse du véhicule, la « descente » des rapports ne peut s'effectuer que dans certaines conditions. Tout bon conducteur sait qu'on ne peut rétrograder lorsque la vitesse du véhicule est supérieure à la vitesse maximum normalement atteinte par le véhicule dans le rapport inférieur au rapport engagé. Ces bons conseils, la transmission Allison les applique. En effet, des verrous de rétrogradation incorporés au clapet de commande interdisent toute sélection dangereuse des rapports inférieurs lorsque le véhicule roule trop vite pour le rapport inférieur situé immédiatement au-dessous du rapport engagé.

Si l'on tente de sélectionner le rapport inférieur lorsque la vitesse est excessive, les verrous empêchent l'engagement du rapport inférieur jusqu'à ce que la vitesse du véhicule soit suffisamment diminuée.

RALENTISSEMENT AVEC UTILISATION DU FREIN MOTEUR

Pour utiliser le frein moteur, amener le sélecteur de vitesse dans une vitesse inférieure à la vitesse engagée. Si la vitesse du véhicule est excessive et interdit l'engagement du rapport inférieur, ralentir la vitesse du véhicule en freinant et réduire la vitesse jusqu'à une limite acceptable.

Comparées aux boîtes de vitesses à commande manuelle, les transmissions automatiques opèrent plus lentement les descentes de vitesses. Il s'agit là d'une caractéristique à laquelle il faut s'habituer mais en attendant d'y être accoutumé, il vous reste la possibilité de « descendre » manuellement les rapports pour réduire la vitesse du véhicule.

L'expérience aidant, vous apprendrez, avec une transmission automatique, à « lever le pied » avec une légère anticipation ou à freiner jusqu'à engagement automatique du rapport inférieur. Cette technique diminue le nombre de manœuvres du sélecteur.

CONSEILS DE CONDUITE – Suite

« BASCULE »

Si le véhicule est enlisé dans du sable ou de la boue, il est possible de l'en arracher en pratiquant ce qu'on appelle des mouvements de « bascule ». Engager la première, accélérer légèrement sans à-coups (ne pas accélérer à fond) puis à l'aide du sélecteur, engager alternativement la marche arrière puis à nouveau la première. Alterner les sélections marche avant/marche arrière en fonction des amorces de mouvement vers l'avant et l'arrière du véhicule. Si les roues motrices patinent, réduire le régime moteur. Sur les véhicules équipés d'une transmission automatique MT 650 ou HT 750 DRD, effectuer les mouvements de bascule en engageant alternativement la marche arrière et la deuxième vitesse.

POUR REMORQUER OU POUSSER LE VÉHICULE

Avant de remorquer ou pousser un véhicule en panne, désaccoupler les roues motrices. Il n'est pas possible de démarrer le moteur en remorquant ou en poussant le véhicule.

FREIN DE PARCAGE

La grille du sélecteur de vitesses de la transmission automatique ne comporte pas de position « park ». Avant de quitter le véhicule il faut donc serrer le frein de parcage. Vérifier également que le sélecteur est au point mort.

CONDUITE SUR VERGLAS OU DANS LA NEIGE

La transmission automatique assure un parfait équilibre entre la puissance nécessaire et l'obtention d'un effort de traction satisfaisant. Le conducteur maitrise mieux son véhicule grâce à cette transmission plus souple et plus uniforme de l'effort moteur. Cependant, sur verglas ou dans la neige, n'agir que progressivement sur l'accélérateur.

TEMPÉRATURES

Sur certains véhicules, un thermomètre spécial indique la température de l'huile dans la transmission ; sur d'autres véhicules c'est le thermomètre de l'eau de refroidissement qui indique cette température. L'utilisation prolongée du véhicule à faible vitesse dans un rapport de réduction élevé peut provoquer un échauffement anormal de l'huile de la transmission. Dans ce cas il y a également risque d'échauffement anormal du circuit de refroidissement du moteur et détérioration éventuelle de la transmission.

- En cas de température anormalement élevée indiquée par le thermomètre du circuit de refroidissement du moteur, arrêter le véhicule et rechercher l'origine de cette anomalie. Si le circuit de refroidissement fonctionne correctement, c'est la transmission qui chauffe anormalement. Amener alors le sélecteur au point mort et faire fonctionner le moteur entre 1200 et 1500 tr/mn ce qui doit abaisser rapidement la température de l'huile dans le carter de transmission. Si la température ne s'abaisse pas, arrêter le moteur et faire rechercher par un spécialiste l'origine de l'incident.

- Si le thermomètre de la transmission indique une température d'huile excessive, arrêter le véhicule et amener le sélecteur au point mort. Accélérer le moteur et le faire fonctionner à 1200–1500 tr/mn. Après deux ou trois minutes, la température doit redevenir normale, puis utiliser de nouveau normalement le véhicule. La température doit normalement être comprise entre 70 et 100°C, aussi bien sur route qu'en utilisation tout terrain ; elle ne doit jamais dépasser 120°C sur route et 150°C en tout terrain.

IMPORTANT :

Ne jamais laisser fonctionner le moteur plus de 30 secondes à plein régime lorsqu'un rapport de transmission est engagé et que le véhicule reste sur place. Dans ce cas en effet, l'huile de la transmission s'échauffe très vite, ce qui risque de détériorer la transmission.

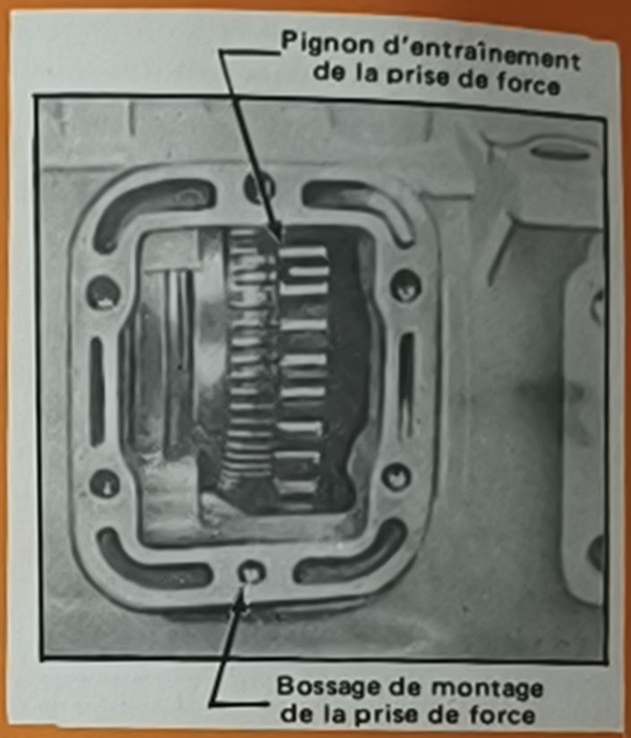
- Si la transmission chauffe en utilisation normale, vérifier le niveau de l'huile (voir section Contrôle et Entretien dans ce livret).

UTILISATION DE LA PRISE DE FORCE

Il est possible de monter une prise de force sur un bossage situé sur le côté du carter de la transmission. Le pignon d'entraînement de la prise de force est mu par l'intermédiaire du convertisseur de couple ce qui permet de disposer d'une infinité de vitesses de rotation. La prise de force peut être utilisée véhicule en marche ou à l'arrêt.

L'utilisation de la prise de force se fait de la façon suivante :

1. Arrêter le véhicule, serrer les freins et laisser le moteur fonctionner au ralenti.
2. Engager le sélecteur dans un rapport de vitesse.
3. Actionner la commande de prise de force.



IMPORTANT :

Lorsqu'on utilise la prise de force au point mort ou en marche, respecter les vitesses de rotation limites de l'équipement entraîné afin d'éviter sa détérioration par surrégime.

4. En cas d'utilisation de la prise de force lorsque le véhicule est à l'arrêt, amener le sélecteur au point mort (N) et accélérer en fonction du régime de rotation de prise de force désiré.
5. En cas d'utilisation de la prise de force en marche, sélectionner la vitesse désirée et accélérer. Il faut remarquer cependant que dans ce cas, la vitesse de rotation de la prise de force est fonction de la vitesse engagée et de la vitesse de déplacement du véhicule.
6. Pour débrayer la prise de force arrêter le véhicule, laisser le moteur fonctionner au ralenti et débrayer la prise de force.

CONTROLE ET ENTRETIEN

DESCRIPTION SOMMAIRE DE LA TRANSMISSION AUTOMATIQUE

La transmission AUTOMATIQUE ALLISON comprend un convertisseur de couple, un train de pignons planétaires et un circuit de commande hydraulique qui assure automatiquement la sélection des rapports et la mise en œuvre des embrayages.

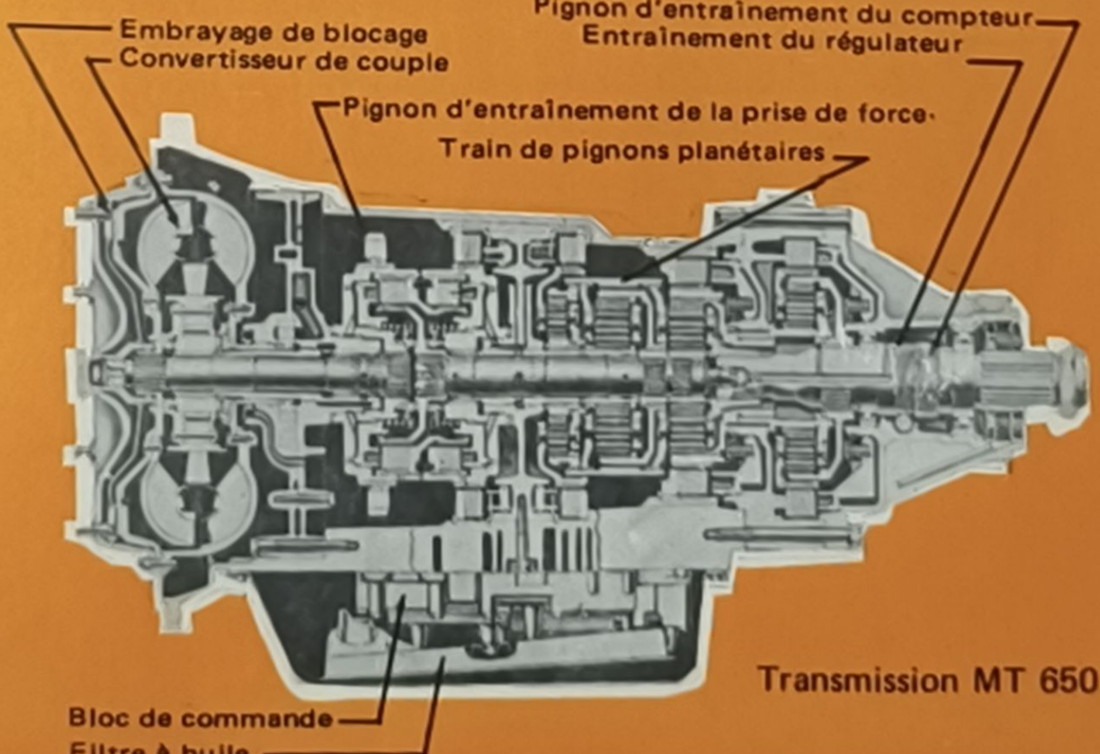
Le convertisseur augmente le couple fourni par le moteur au démarrage ; il procure également un amortissement hydraulique entre le moteur et la transmission. Les embrayages et les trains de pignons permettent de disposer de plusieurs vitesses avant et d'une marche arrière.

L'embrayage de blocage du convertisseur de couple permet d'abaisser le prix de revient ; il s'engage automatiquement une fois que le véhicule est lancé à vitesse normale.

ENTRETIEN PÉRIODIQUE

La transmission AUTOMATIQUE ALLISON exige peu d'entretien, cependant il faut vérifier avec soin le niveau d'huile, le fonctionnement de la timonerie du sélecteur et de l'accélérateur (modulateur).

Pour faciliter la vérification, maintenir la transmission parfaitement propre, vérifier périodiquement le serrage des vis et l'étanchéité des tuyauteries d'huile. Vérifier régulièrement l'état de la timonerie du sélecteur, vérifier également le circuit de refroidissement du moteur : éventuellement présence d'huile de la transmission dans l'eau de refroidissement, ce qui indiquerait que l'échangeur de température de la transmission est défectueux. Signaler au service entretien toutes les anomalies constatées.



Transmission MT 650

CONTROLE ET ENTRETIEN — Suite

IMPORTANCE DU NIVEAU D'HUILE

Étant donné que l'huile assure le refroidissement, la lubrification et la transmission du mouvement, il est absolument nécessaire de la maintenir en permanence à un niveau correct. Lorsque le niveau est trop bas, le convertisseur et l'embrayage ne sont plus normalement alimentés, d'où rendement défectueux et incidents mécaniques. Si le niveau de l'huile est trop élevé, il y a émulsion de cette dernière et échauffement de la transmission. Vérifier le niveau d'huile aux périodicités indiquées sur le livret d'entretien du véhicule et plus fréquemment en cas d'utilisation difficile. Signaler au service entretien toute anomalie constatée dans le niveau d'huile.

MÉTHODE DE CONTROLE DU NIVEAU D'HUILE

Avant de vérifier le niveau de l'huile, nettoyer le pourtour de la jauge avant de la retirer. Ne jamais laisser d'impuretés entrer dans le circuit d'huile qui pourraient gripper les clapets et obturer les passages d'huile.

1. Faire fonctionner la transmission sélecteur engagé dans un rapport et amener l'huile à sa température normale : 70 à 100°C.

   NOTA : Pour que le contrôle du niveau soit précis, l'huile doit être à température normale ; en effet, le niveau augmente à mesure que l'huile s'échauffe.

2. Sélectionner l'ensemble des rapports pour remplir les embrayages et les passages d'huile.
3. Garer le véhicule sur un terrain horizontal, sélecteur au point mort (N) et serrer le frein de parcage. Laisser fonctionner le moteur au ralenti.
4. Essuyer la jauge et vérifier le niveau de l'huile qui doit toujours être compris entre les repères FULL (maxi) et ADD (mini).
5. Ajouter ou retirer de l'huile pour ramener le niveau à proximité du repère FULL (maxi).

SPÉCIFICATIONS DE L'HUILE

N'utiliser que de l'huile DEXRON ® pour transmissions automatiques. Lorsque la température ambiante est inférieure à 25°C, un pré-chauffage auxiliaire est nécessaire. Faire monter la température de l'huile au-dessus de – 25°C avant d'utiliser la transmission.

PROPRETÉ DE L'HUILE

L'huile versée dans la transmission doit être parfaitement propre. La stocker dans des récipients propres, utiliser des entonnoirs propres etc... afin d'éviter de souiller l'huile.

IMPORTANT : Ne jamais utiliser dans des organes mécaniques de l'huile qui a été stockée dans des récipients ayant contenu de l'antigel (glycol éthylène).

COMMENT ÉVITER QUE DES INCIDENTS MINEURS NE DEVIENNENT DES INCIDENTS GRAVES

Respecter les conseils d'utilisation de la transmission et effectuer quelques opérations périodiques, cela permettra d'éviter les incidents mineurs qui pourraient s'aggraver.

En cas d'incidents de cet ordre :

- sélection défectueuse des rapports
- « montée » ou « descente » automatique des rapports à contre-temps.

Avertir immédiatement le service entretien.

CONTROLE ET ENTRETIEN – Suite

RÉNOUVELLEMENT DE L'HUILE ET DU FILTRE

Renouveler l'huile et le filtre aux périodicités indiquées. Consulter le tableau suivant en fonction de la transmission utilisée. Demandez à votre concessionnaire ou consulter votre livret d'entretien pour la méthode à suivre.

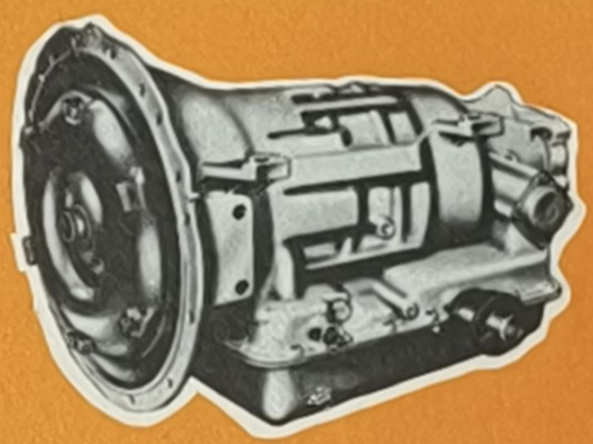
TABLEAU DE VIDANGE DE L'HUILE ET DE REMPLACEMENT DU FILTRE

Transmission	* Kilométrage	* Période (mois)
AT 540	40.000	12
MT 600	40.000	12
HT 700		
Autobus	160.000	12
Camion		
sur route	80.000	12
en tout terrain	40.000 (800 HR)	6

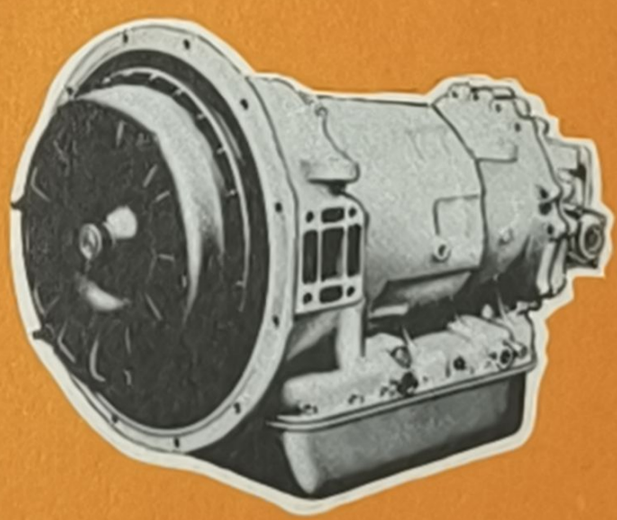
* Selon la première échéance

Transmission Automatique Allison

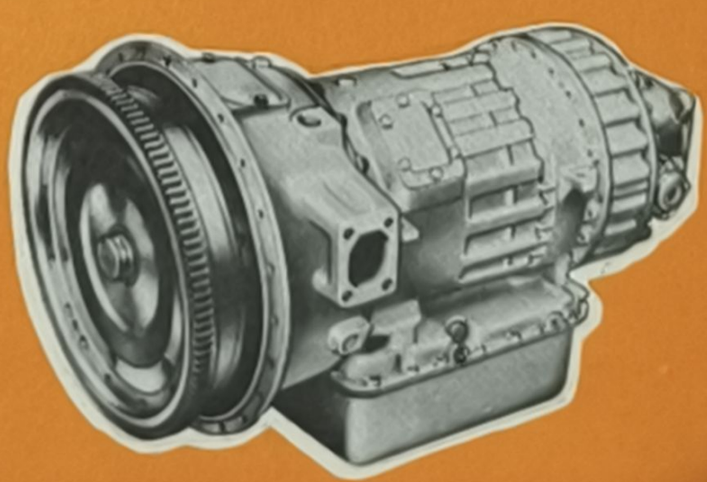
Série
AT
500



Série
MT
600



Série
HT
700



Transmission Automatique Allison

Ce qui se fait de mieux

Detroit Diesel Allison
Indianapolis, Indiana 46206